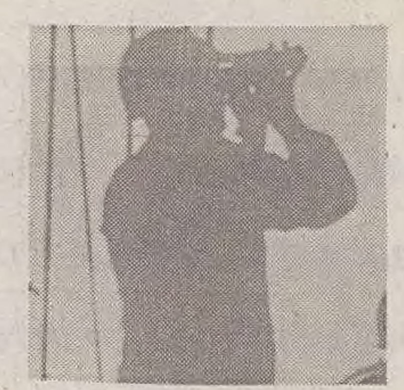
VIOLATA LA BASE DI ALESSANDRIA DAI MEZZI D'ASSALTO

Gli inglesi si alzarono

Nella notte tra il 18 e il 19 dicembre 1941 nostri equipaggi fanno saltare due navi da battaglia e danneggiano altre navi: sei uomini contro una flotta. L'impresa suscita il rispetto per gli italiani



Furono colpite la «Valiant» e la «Queen Elizabeth» Fra gli audaci il concittadino Spartaco Schergat, medaglia d'oro. Ammiraglio Cunnigham: Non si può non ammirare il sangue freddo di questi italiani

Due tentativi vennero compiuti, nel 1940, dai mezzi d'assalto italiani contro la base navale inglese di Alessandria d'Egitto, e fallirono entrambi. I siluri a lenta corsa — «maiali» — non arrivarono neppure in prossimità dell'obiettivo, perchè i sommergibili che li trasportavano furono affondati nella fase di avvicinamento.

Il sommergibile *Iride* — con i «maiali» ancora sistemati in coperta, su apposite staffe, andò perduto il 22 agosto 1940 durante una sosta nel Golfo di Bomba (Libia), per una azione di aerosiluramento. Gli operatori destinati ad operare contro le navi britanniche, dovettero prodigarsi per salvare una parte dell'equipaggio dell'*Iride*, affondato in bassi fondali. Ciononostante, le perdite furono gravi.

Miglior fortuna non ebbe il secondo tentativo, compiuto col sommergibile *Gondar*, che venne affondato, mentre era in rotta per Alessandria, da cacciatorpediniere e aerei inglesi. Quel giorno — era il 30 settembre 1940 — le foto scattate da un idrovolante «Sunderland» rivelarono, per la prima volta, al *Naval Intelligence, i «cilindri contenitori» sistemati, al posto delle staffe, sulla coperta del sommergibile italiano, per cui gli inglesi subdorarono che la Marina italiana si stesse cimentando con nuovi mezzi di offesa.*

Trascorsero quindici mesi, prima che la Decima Flottiglia Mas ritentasse l'attacco ad Alessandria. Nel frattempo però, i mezzi d'assalto si erano fatti le ossa, a Suda, a Gibilterra ed a Malta, siam pure a prezzo di molto sangue. I mezzi erano stati rodati e messi a punto, gli operatori avevano preso dimestichezza coi «maiali»; l'intero impianto subacqueo d'assalto era più oliato.

La nuova impresa, ideata e studiata dal capitano di fregata Junio Valerio Borghese, richiese un impegno senza precedenti. Lo stesso comandante della Decima Flottiglia Mas - all'epoca il capitano di fregata Ernesto Forza — si trasferì ad Atene (Marisudest), per curare la parte informativa, essenziale per la felice riuscita dell'operazione. Era infatti indispensabile accertare i movimenti della Mediterranean Fleet e cogliere il momento favorevole, quando le navi da battaglia di Cunningham erano in porto, prima di dare luce verde all'operazione Ga3.

Il sommergibile *Scirè*, comandato da Borghese, salpò da La Spezia il 3 dicembre 1941 e diresse alla volta di Lero (Dodecaneso), trampolino per il balzo finale. Proprio a Lero, il 13 dicembre, si verificò un intoppo, quando l'ammiraglio Bianchieri — comandante la Marina dell'Egeo — chiese di far eseguire, sotto il suo controllo una esercitazione collettiva delle tre coppie di operatori, destinati ada attaccare Alessandria. «Nemmeno a parlarne — fu la risposta di Borghese — Vogliamo che tutto il Levante venga messo al corrente di quello che stiamo preparando?

Tra il 16 e il 17 dicembre, con lo *Scirè* in rotta per Alessandria, l'operazione Ga3 giunse a un punto cruciale. Erano oppure no in porto le corazzate inglesi? Da Roma, giunse l'ordine di ritardare l'operazione di ventiquattro ore, in quanto le navi da battaglia di Cunningham risultavano ancora in mare. Fu il comandante Forza, ad Atene, sulla base di una ricognizione effettuata da un ricognitore dell'Egeo, ad assumersi la responsabilità di inviare un messaggio risolutivo allo *Scirè*: «Accertava presenza in porto due navi da battaglia. Attacate».

L'avvicinamento finale del sommergibile al porto di Alessandria, fu un capolavoro di arte nautica. Per tutto il giorno 18, *Scirè* navigò in una zona presumibilmente minata, su fondali rapidamente decrescenti. Le ultime miglia furno percorse strisciando letteralmente sul fondo e — come scrive Borghese nella sua relazione — «controllando continuamente gli elementi del moto in base all'andamento dei fondali finchè lo *Scirè si trova alle ore 18.40 sul punto stabilito, a miglia 1.3 per 356 gradi dal fanale del molo di ponente del molo commerciale di Alessandria, in fondale di metro 15».*

Alle 20.47 del 18 dicembre, lo Scirè, in affioramento, iniziò le operazioni per mettere in mare i tre «maiali».

Narrata tante volte, l'azione di forzamento della base navale di Alessandria, conserva inalterata la sua drammaticità, a quasi cinquant'anni di distanza. Le tre coppie di operatori erano così formate: tenente di vascello Luigi Durand de la Penne (capo formazione) — capo palombaro di prima classe Emilio Bianchi; capitano del Genio Navale Antonio Marceglia — sottocapo palombaro Spartaco Schergat; capitano delle Armi Navali Vincenzo Martellotta — capo palombaro Mario Marino.

I sei assaltatori furono aiutati dalla fortuna, quando si trovarono all'imboccatura del porto. Una formazione, composta da tre grossi cacciatorpediniere, si presentò davanti al porto, per cui l'ostruzione retale, che ne sbarrava l'accesso, fu aperta. Della insperata circostanza, i tre equipaggi approfittarono immediatamente, infilandosi nel porto e perdendosi di vista, per cui ciascuna coppia diede vita a tre distinti episodi.

Gli obiettivi assegnati da Borghese, al momento della fuoruscita degli operatori, erano i seguenti: De la Penne — nave da battaglia al posto di ormeggio numero 57 del grafico allegato all'ordine di operazione; Marceglia — nave da battaglia al posto di ormeggio numero 61; Martellotta — ricercare la portaerei o, in caso negativo, attaccare una grossa petroliera carica.

Si recava facilmente, da questa «lista degli obiettivi», che il nostro Stato Maggiore evitò di prendere di mira (a parte le navi da battaglia) l'unico grande bacino galleggiante esistente ad Alessandria. Costruito da Barrow, rimorchiato nella base navale egiziana pochi giorni prima della guerra, il bacino galleggiante era in grado di ospitare navi più lunghe di 150 metri ed era l'unico che potesse farlo, con la sola eccezione dei lontani cantieri di Singapore. In parole povere, danneggiare gravemente il bacino, equivaleva a dimezzare la capacità operativa della *Mediterranean Flee* (tanto è vero che dopo l'azione dei nostri mezzi d'assalto, la *Queen Elisabeth* fu immessa nel bacino galleggiante per le prime riparazioni, completate a Durban, in Sud Africa, poichè nei primissimi mesi del 1942 Singapore venne conquistato dai giapponesi). Invece del bacino glleggiante — essenziale, lo ripetiamo — si preferì, come alternativa, puntare alla portaerei (che non c'era) o, in alternativa, ad una cisterna, nella speranza che, appicato il fuoco a quest'ultima, le fiamme si propagassero ad altre dodici cisterne, segnalate in porto, con un carico di 120mila tonnellate di carburante. A questo scopo, la coppia Martellota-Marino venne dotata di piccoli ordigni che avrebbero dovuto incendiare la nafta fuoriuscita dalla cisterna attaccata.

De la Penne e Bianchi presero dunque di mirala corazzata *Valiant*. Quando sembrava che le cose dovessero filare lisce come l'olio sopraggiunse l'imprevisto. Il «maiale», dopo aver urtato contro la carena della nave da battaglia, si allargò, spinto dall'elica in movimento, precipitando sul fondo. A questo punto — come capitava spesso — il «primo uomo» si trovò solo, a causa di un malore del «secondo», regolarmente più «sacrificato» durante tutta la fase precedente. La situazione in cui venne a trovarsi De la Penne, sotto la *Valiant, era esattamente la stessa di Birondelli, un anno prima, sotto la Barham*, a Gibilterra. Ma De la Penne rifiutò di piegarsi alla mala sorte e decise, con la tensione di tutte le sue energie, di trascinare il «maiale» fin sotto il bersaglio, facendo forza con le mani sul parabrezza.

«L'apparecchio si muove di qualche centimetro. — si legge nella relazione di De la Penne — *Non posso distinguere la bussola a causa delle nuvole di fango che sollevo lavorando. Ripeto la manovra. Sento una pompa alternativa e mi dirigo su di essa. Dopo qualche minuto sono tutto sudato. Gli occhiali sono appannati e non vedo più nulla. Mi fermo e tento di pulire gli occhiali per verificare la rotta. Durante questa operazione allago la maschera. Provo a scaricare l'acqua dall'interno e non ci riesco. Devo quindi berla. (...) Sono passati circa 40 minuti da quando ho cominciato. I rumori sono ora più forti e finalmente urto con la testa contro lo scafo. Con l'ascensore* (un cavetto avvolgibile che, collegava l'operatore all'apparecchio) *eseguo un'ispezione sotto lo scafo per verificare la posizione in cui mi trovo. Non vi sono alette di rollio ma la larghezza della nave è che mi considero in buona posizione. Torno sull'apparecchio, metto immediatamente in moto le spolette, per evitare che una eventuale bomba mi impedisca di terminare la missione, e ricominciò a trascinare l'apparecchio fino al completo esaurimento delle mie forze».*

Quando De la Penne tornò in superficie e tentò di allontanarsi a nuoto, venne localizzato da un proiettorino; poi, venne fatto segno ad una scarica di mitragliatore. Allora, nuotò verso una boa lì vicino; e qui ritrovò Bianchi, che vi si era aggrappato.

Da bordo della *Valiant*, gli inglesi gridavano e ridacchiavano, parlando di italiani. *«Faccio notare a Bianchi* — scrive sempre De la Penne nella sua relazione — *che se aspettano un paio d'ore, avranno una diversa considerazione degli italiani».*

Dopo un'andirivieni dei due operatori tra la nave e una caserma a terra, il comandante della corazzata, sir Charles Morgan, di fronte al netto rifiuto, di De la Penne e Bianchi, di rivelare dove era stata collocata la carica esplosiva, ordinò che i due fossero rinchiusi nella cala, cioè nel locale più in basso: se avevano minato la nave, ebbene ne subissero per primi le conseguenze. In seguito, quando De la Penne venne condotto in prigionia nel campo di Yol, in India, ritrovandovi molti operatori dei mezzi d'assalto catturati in precedenza, ebbe accenti molto duri nei riguardi del comandante inglese.

Alle 5.50, De la Penne chiese di parlare con Morgan: *«La vostra nave sta per saltare* — disse — *Fate mettere in salvo l'equipaggio».*

Si era riprodotta la stessa identica scena di ventitrè anni prima, a Pola, quando Paolucci e Rossetti avevano minato la *Viribus Unitis:* solo che il comandante della corazzata austriaca, Vukovic (rimasto a bordo e morto con la sua nave), invitò, cavallerescamente i due assaltatori italiani a mettersi in salvo, mentre Morgan ordinò che Del al Penne e Bianchi fossero nuovamente ricondotti nella cala. Anzi, De la Penne fu separato da Bianchi, e attese serenamente l'esplosione.

La verità è che gli inglesi avrebbero voluto che fosse stato il diavolo in persona a minare le loro navi, ma non gli italiani.

E poi? La carica esplose e la corazzata sbandò. Dalla cala, essendosi scardinato il portello di accesso, De la Penne riuscì a salire sul ponte e si diresse verso poppa. Al suo passaggio, l'equipaggio, si alzò in piedi. Dopodichè De la Penne si mise a guardare la corazzata *Queen Elizabeth, ormeggiata a qualche centinaio di metri di distanza. Allora gli inglesi capirono che era condannata anche l'altra corazzata.*

Marceglia e Schergat avevano fatto un lavoro da manuale, piazzando la carica esattamente sotto la carena della nave da battaglia. Alle 6.25, saltò anche la Queen Elizabeth.

L'ammiraglio Cunningham, nelle sue memorie, ricorda che venne sbalzato a mezz'aria dall'esplosione, per un metro e mezzo, e che fu un miracolo che ricadesse senza troppi danni. La *Queen Elizabeth* imbarcò alcune migliaia di tonnellate d'acqua, e di «sedette» sul fondo, al pari della *Valiant*.

In questo modo, «tutto italiano», venne restituita la pariglia della «notte di Taranto», quando gli aerosiluranti inglesi, l'11 novembre 1940, avevano messo fuori combattimento le corazzate *Littorio, Duilio e Cavour.*

E' il caso di aggiungere che Marceglia e Schergat, fingendosi ufficiali francesi (ad Alessandria vi erano alcune navi della *Marine Nationale* internate), riuscirono a prendere il largo ed a raggiungere Rosetta. A perderli, fu una banale questione di cambio di valuta: infatti, erano state consegnate loro sterline inglesi, che non avevano corso legale in Egitto. Una faccenda incredibile e grottesca. Accarezzavano il sogno di «marciare sul Cairo», ma il Sis — Servizio Informazioni Segrete della Marina — ignorava che le sterline inglesi non avevano corso in Egitto.

Quanto alla terza coppia di operatori, Martellotta e Marino, attenendosi agli ordini ricevuti, rinunciarono ad attaccare un incrociatore e minarono la cisterna *Sagona:* anche il cacciatorpediniere Jervis, ormeggiato accanto alla petroliera, riportò seri danni. Tuttavia, lo sperato incendio nel porto non avvenne, anche se i due disseminarono di piccole cariche esplosive le acque intorno alla nave colpita.

Il colpo inferto dai nostri mezzi d'assalto alla *Mediteranean Fleet*, fu molto serio. Il Capo di Stato Maggiore Generale Imperiale, Alan Brooke, annotò, dopo l'attacco: *«Un terribile disastro navale avvenne nel Mediterraneo Orientale. Dopo la perdita dell'*Ark Royal, *della* Barham, *della* Prince of Wales *e del* Repulse, *le ultime due corazzate dell'ammiraglio Cunningham, la* Queen Elizabeth *e la* Valiant, *furono affondate nel porto di Alessandria da siluri a tempo guidati da marinai italiani. Così saliva a quindici il numero delle navi da battaglia inglesi e americane affondate o gravemente danneggiate in un mese, quasi la metà della complessiva marina da guerra alleata in tutti gli oceani».*

Cunningham, sia pure a denti stretti, scrisse: *«Uno non può ammirare il sangue freddo di questi italiani: ogni cosa era progettata, pensata, decisa».*

Spartaco Schergat nel 1940 a La Spezia durante il corso alla scuola palombari.

Uno dei «maiali» che parteciperà all'impresa di Alessandria mentre viene issato sullo «Sciré».

MEZZI INADEGUATI E CORAGGIO DA VENDERE

Le siluranti con le ali

I nostri aerosiluranti penalizzati da siluri troppo pesanti e da motori troppo poco potenti. Il confronto con le altre aviazioni

In contraddittorio con la Marina, nel 1935 l'allora Regia Aeronautica sosteneva che il siluro A-30, atto a essere lanciato alla velocità massima di 180 km l'ora e all'altezza di 30 metri, nel giro di pochi anni non avrebbe più soddisfatto le esigenze dei nuovi aerosiluranti, con velocità superiore ai 450 km l'ora, e sollecitava un'arma in condizioni di essere sganciata a 500 km l'ora e da 350 metri. Di fatto, il dibattito si concluse con l'accantonamento, da parte delle due forze armate, della problematica sugli aerosiluranti, problematica poi affrontata con energia, nel novembre 1939, dal nuovo leader dell'Aeronautica, il generale Francesco Pricolo.

Fortunatamente, la Whitehead di Fiume aveva sviluppato un siluro, del peso di 900 kg e corsa di 3.000 metri che alle prove risultò atto a essere lanciato da 100 metri e fino a 425 km l'ora, velocità di molto superiore a quella di 260 km l'ora, la massima raggiungibile, nella configurazione silurante, dell'unico velivolo allora disponibile in Italia per quest'impiego e cioè l'SM.79 «Sparviero»: un trimotore, difficile a controllare, eccessivamente mitizzato, con equipaggio di cinque uomini e raggio ottimale di 700 km.

Senza specifica istruzione, senza dispositivi di collimazione e senza appropriate procedure operative, nell'agosto 1940 sarebbero stati impiegati con i «79» i primi equipaggi della specialità, che successivamente potè usufruire di buon addestramento ma ebbe a rimanere inficiata soprattutto dalla mancanza di un velivolo adatto. Peraltro, il trimotore SM.84 (disponibile nel 1941), alle superiori *performances* di velocità, palesò, rispetto allo «Sparviero», più deficitarie controllabilità, affidabilità dei motori e raggio operativo e pari vulnerabilità per volume d'ingombro. Di fatto, l'aerosilurante standard italiano rimase il «79». Solo nel 1944, al Nord, Sergio Stefanutti modificò un caccia Fiat G.55 (provato in volo da Adriano Montelli) in modo che sotto la fusoliera potesse essere agganciato il simulacro del solito Whitehead da 900 km, una delle chiavi di volta del problema.

L'aerosiluro standard americano pesava infatti 725 kg, quello inglese 730 e quello giapponese 800. Provato nel 1941, il «silurotto» italiano da 500 kg, atto a essere lanciato a 500 km l'ora, non fu mai disponibile operativamente. Qualche quintale e alcune decine di centimetri di lunghezza in meno dell'arma avevano consentito a quei paesi, che con il nostro furono quelli a impiegare maggiormente la specialità, di orientarsi (peraltro non con l'improvvisazione italiana) verso aeromobili vettori con fisionomia di maneggevolezza, di velocità, di accelerazione e di capacità di penetrazione e di disimpegno e di spendibilità tipica non del bombardiere medio (quali erano il «79» e l'«84»), bensì del caccia bombardiere. A parte i vecchi biplani «Swordfish», sono i britannici «Albacore» e «Barracuda» monomotori e i «Beafort» e «Beaufighter», bimotori con un rapporto potenza-peso caratteristico del caccia bombardiere, gli americani «Devastator» e «Avenger» e i nipponici Nakajima B5N2, B6N2 e C6N1 e Mitsubishi Ki-67I, tutti monomotori triposti. Come l'Italia, con risultati relativamente modesti, le forze aeree dell'esercito degli Stati Uniti e del Giappone e la germanica Luftwaffe fronteggiarono impreviste esigenze antinave, adattando in aerosiluranti bombardieri medi bimotori, ma di *performances* superiori a quelli del «79» e dell'«84», non è del tutto esatto che la corretta concezione dell'aerosilurante — dai citati «Swordfish» al Mitsubishi — obbligatoriamente avesse dovuto scaturire dall'«esperienza della portaerei», da noi non posseduta. Purtroppo con amare esperienze per l'Italia, il contrario è fra l'altro provato dal temuto «Beaufighter» della Royal Air Force che, grazie alla potenza dei due motori mediamente da 1.500 Hp, poteva essere armato anche con un siluro da 1.232 kg a lunga corsa e con due cannoni da 20 millimetri. In Italia, non mancarono iniziative di giusta impostazione (come quella, rimasta sul caccia RE.2002), ma, oltre che dall'accennata vicenda del «silurotto», la via dell'aerosilurante con fisionomia di caccia bombardiere, efficiente e adeguato, ci fu sempre preclusa dall'endemica indisponibilità — seconda chiave di volta della questione — di motori avio di adeguata potenza e affidabilità, risultante d'una dissennata, diffusa, purtroppo perturbante in altri campi, metodologia d'affrontare i problemi nazionali importanti.

Giuseppe D'Avanzo

Un aerosilurante italiano in attacco a una formazione navale inglese passa attraverso il tiro della contraerea.

I NOSTRI SOMMERGIBILI OLTRE LE COLONNE D'ERCOLE

A caccia in Atlantico

A Bordeaux sorge la leggendaria base «Betasom». I battelli italiani poco adatti alla spietata lotta nell'oceano. Le riserve di Doenitz. Successi limitati ma molti comandanti diventano un mito

Salvatore Todaro, il cavaliere degli abissi, che prima salvava gli equipaggi e poi affondava le navi. Il caso di Enzo Grossi e le polemiche sul presunto affondamento di due navi da battaglia americane

«Sembra un castello. Sul serio ha intenzione di andare in giro con quell'affare? Farà sicuramente una brutta fine, al pari di tanti suoi colleghi». Alto, segaligno, con lo sguardo tra l'ironico e il severo, l'ammiraglio tedesco, che aveva rivolto queste parole al comandante italiano Mario Leoni, continuava a fissare, con piglio «professionale», la torretta e le sovrastrutture del sommergibile Malaspina che, il 4 settembre 1940, era appena approdato a Bordeaux.

Il battello, prima di raggiungere la nuova base atlantica, aveva colato a picco la petroliera britannica British Fame, aprendo la lista degli affondamenti italiani nel nuovo «teatro di operazioni» (come si diceva allora). Tuttavia, l'ammiraglio tedesco — che era poi Karl Doenitz, il numero uno dell'arma subacquea germanica, il «condottiero» dei famosi U-Boote — aveva ragione da vendere. La torretta e le sovrastrutture del Malaspina erano troppo appariscenti e pertanto visibili a distanza, con o senza radar. Doenitz si era recato a Bordeaux, incontro al primo sommergibile italiano, non certo per questioni di protocollo, ma per valutare la effettiva consistenza operativa dell'alleato, che stava per impegnarsi nella «battaglia dell'Atlantico». Non gli ci volle molto per ravvisare altri inconvenienti, in quei sommergibili di dislocamento certamente superiore agli U-Boote del tipo «VIIC», che formavano allora la spina dorsale delle flottiglie germaniche. Vi era tutta una serie di «ritardi» tecnologici sui battelli italiani, primo fra tutti i tempi troppo lunghi della immersione rapida, essenziale per poter sfuggire ai mezzi navali e aerei inglesi in continua, rapida evoluzione. E qui si impone una precisazione.

L'Italia era entrata in guerra con la più potente flotta subacquea del mondo (115 unità). Nei ricordi recenti, non soltanto dei tedeschi, figurava sempre la famosa parata navale di Napoli, organizzata, nel maggio del 1938, in onore di Hitler. In quella occasione, disposti sullo specchio d'acqua del golfo partenopeo come altrettanti bigliettini da visita, 81 sommergibili si erano immersi ed erano riemersi contemporaneamente, sparando le regolamentari salve di saluto o in onore dell'ospite. Un'esercitazione d'alta scuola: ma niente di più. Luigi Longanesi Cattani, uno dei sommergibilisti «atlantici» più famosi, non si fece impressionare molto, al punto da definirla «l'esercitazione delle foche ammaestrate».

L'ammiraglio Canaris, capo dell'*Abwehr* (Servizio informazioni militare tedesco), che durante la prima guerra mondiale era stato comandante di sommergibile in Mediterraneo, fu ancora più caustico. Poiché il ministro degli Esteri von Ribbentrop, estasiato, aveva affermato con enfasi che, in caso di guerra, i cento sommergibili italiani sarebbero stati in grado di bloccare Gibilterra, mettendo nei guai la *Mediterranean Fleet*, Canaris — infastidito dal pressappochismo del ministro — aveva replicato seccamente: «Senta, quando avverrà la grande battaglia navale nel Mediterraneo, noi prenderemo posto su una zattera, per vedere in che modo gli inglesi faranno un macello degli italiani». Canaris certamente esagerava. Ma è un fatto che nei primi giorni di guerra, la Marina italiana perdette, quasi senza contropartita, dieci sommergibili in Mediterraneo e in Mar Rosso e che, anche in seguito, i successi dell'arma subacquea non furono molto esaltanti. A parte gli aspetti tecnici, eravamo in ritardo in fatto di «dottrina» d'impiego, anche se il Mediterraneo non è mai stato un campo d'azione ideale per i battelli immersi, a causa delle insidiosità del bacino, della sua ristrettezza e della trasparenza delle acque (tanto è vero che inglesi e alleati, dal 10 giugno 1940 all'8 settembre 1943, ci rimisero 50 sommergibili: un po' meno delle nostre perdite, ma ugualmente gravi). La partecipazione italiana alla «battaglia dell'Atlantico», iniziò pertanto con una serie di «ripensamenti» nostri e di opportuni suggerimenti dei tedeschi. I battelli italiani, in parole porre, furono sottoposti a lavori — ultimati entro la fine di maggio del 1941 — per eliminare innanzitutto le strutture superflue e aumentare la capacità operativa. I sommergibilisti italiani si recarono nelle basi atlantiche in Francia, dei loro colleghi tedeschi, per prendere visione dei progressi realizzati sugli *U-Boote*.

La nostra base impiantata a Bordeaux, assunse il nome di «Betasom», derivato dall'unione della lettera «B» — iniziale della città, «Beta» nella terminologia della Marina italiana — con «Som», sillaba iniziale del termine «sommergibile». Fu una scelta felice, perché «Betasom» entrò presto nell'uso comune, per indicare non soltanto il comando atlantico, ma anche il complesso dei sommergibili e delle attrezzature logistiche. Occorre dire che l'impiego dei nostri sommergibili nel Nord Atlantico non fu confortato da successi. Scrive l'autore francese Léonce Peillard, specializzato su questo aspetto della guerra sul mare nel 1939-'45, come lo è l'autore italiano Giulio Raiola, che vi ha dedicato tre volumi e decine di articoli su quotidiani e riviste specializzate: «Doenitz fece delle statistiche. Egli constatò che, dal 10 ottobre al 30 novembre 1940, i sommergibili italiani, totalizzando 243 giorni di presenza sul teatro delle operazioni, affondarono una sola nave, il *Vingaland* di 2.724 tonnellate, facente parte del convoglio HX-84, il 9 novembre, ciò significava 20 tonnellate per unità, per giorno. Nello stesso settore (il Nord Atlantico), i sommergibili tedeschi ebbero 378 giorni di presenza. Essi distrussero 80 navi per 435.189 tonnellate, in altre parole 1.115 tonnellate per unità, per giorno».

Una valutazione troppo severa, quella dell'autore francese? No, certamente. Il Nord Atlantico, non si confaceva agli italiani, con le sue brume, le sue tempeste, il suo clima rigido. I tedeschi, in fin dei conti, si erano preparati e allenati molto prima del 1939, sperimentando anche la tattica degli attacchi «a branchi di lupo», efficacissima. Tuttavia, che non si trattasse di uno scherzo anche per la *Kriegsmarine*, è dimostrato dal fatto che, nel 1940, scomparvero comandanti famosi come Prien, Schepke, Kretschmer: morti, i primi due, preso prigioniero il terzo.

Era dunque necessario assegnare ai sommergibili italiani settori, e cioè acque, a essi più congeniali. Fu ciò che avvenne a seguito dell'accordo del 15 maggio 1941 tra la Marina tedesca e quella italiana. Sempre Léonce Peillard, puntualizza che le zone d'operazioni furono così delimitate: a occidente di Gibilterra, a Sud dei Western Approaches e nei dintorni di Freetown. E aggiunge: «Si sarebbe detto che gli italiani avessero atteso questo accordo per andare a raccogliere successi nei dintorni di Gibilterra e a Nord delle Azzorre».

In termini statistici — tanto cari a questi autori, soprattutto stranieri, abituati a spaccare il capello in quattro — è quanto meno singolare che il nostro Ufficio Storico attribuisca ai 32 sommergibili italiani che operarono in Atlantico l'affondamento di 101 navi mercantili, per complessive 569.000 tonnellate circa di stazza lorda, mentre le fonti tedesche facciano credito ai nostri battelli di qualche successo in più.

Infatti, secondo i tedeschi, con una suddivisione per periodi, il quadro degli affondamenti italiani è il seguente: luglio 1940-marzo 1941, 29 mercantili affondati, per 133.413 tonnellate; aprile-settembre 1941, 23 mercantili, per 118.533 tonnellate; gennaio-agosto 1942, 42 mercantili, per 190.713 tonnellate; settembre 1942-maggio 1943, 23 mercantili, per 160.234 tonnellate. Totale complessivo: 117 mercantili affondati, per 602.893 tonnellate di stazza lorda. I siluramenti avvennero non soltanto in Atlantico ma anche nell'Oceano Indiano, con una *performance* notevolissima dei battelli, dei comandanti e degli equipaggi.

Carlo Fecia di Cossato, Salvatore Todaro, Gianfranco Gazzana Priaroggia, Luigi Longanesi Cattani, Franco Tosoni Pittoni, Primo Longobardo, Livio Piomarta, Walter Auconi... Come si fa a ricordarli tutti i comandanti dei sommergibili che operarono in Atlantico, quelli periti sui 16 battelli che andarono perduti e quelli sopravvissuti alla durissima lotta in Atlantico?

Todaro, rimorchiò per centinaia di miglia la lancia coi naufraghi del cargo belga *Kabalo*, dando una dimostrazione di umanità rara: lo stesso Todaro, affrontò poi in superficie, a cannonate, affondandoli, gli incrociatori ausiliari inglesi *Eumaeus* e *Shakespeare* (Doenitz postillò con sarcasmo la relazione di quel singolare comandante italiano, scrivendovi: «Rapporto degno di un cannoniere»). Gozzana Priaroggia, affondò il transatlantico *Empress of Canada* di 21.517 tonnellate, stabilendo inoltre un record di affondamenti in una sola missione. Rosel[illegible] Lorenzini, squarciò l'opera viva del grande incrociatore ausiliario *Asturias*, di 22.04[illegible] tonnellate. Longanesi Cattaneo colò a picco un importante tonnellaggio di mercantili.

E gli affondamenti (non veri) delle corazzate americane da parte di Enzo Grossi?

Una parola serena è stata detta da tempo, dopo inchieste e controinchieste. Non è vero che nell'azione della notte tra il 19 e il 20 maggio 1942, il sommergibile *Barbarigo* affondò la corazzata *Maryland*; come non è vero che nell'azione della notte tra il 5 e il 6 ottobre dello stesso anno fu affondata la corazzata *Missisipi*. Tuttavia, è accertato che in entrambe le azioni gli uomini del sommergibile italiano *qualcosa* attaccarono: rispettivamente l'incrociatore *Milwaukee* e la corvetta *Petunia*.

A voler essere pignoli, perfino altre celebrate azioni — con relativa concessione di alte decorazioni — *non* portarono ad alcun affondamento. Tale è il caso delle intrepide azioni condotte nelle acque di Creta dalle torpediniere *Lupo* e *Sagittario*, a difesa di convogli di imbarcazioni cariche di truppe tedesche. Alle due torpediniere vennero attribuiti gli affondamenti degli incrociatori inglesi *Gloucester* e *Fiji*, che furono invece due illustri «vittime» dell'Ottavo Corpo Aereo Tedesco, comandato dal generale von Richtofen, cugino del famoso «Barone rosso» della prima guerra mondiale. Nel caso di Enzo Grossi, il clamore suscitato dai due presunti affondamenti fu eccessivo e dettato da esigenze propagandistiche, di «tenuta» del fronte interno. Lo stesso Almanacco Navale del 1943, edito dal Ministero della Marina, consacrò quei due «affondamenti». Ma non fummo i soli a esagerare. I tedeschi, annunciarono «ufficialmente» l'affondamento della portaerei inglese *Ark Royal*, molto prima che fosse effettivamente spedita a fondo da un sommergibile, a occidente di Gibilterra, il 14 novembre 1941. Ancora: un sommergibilista, di provata esperienza e di grande serietà, come Prien, si disse certo di aver affondato l'incrociatore pesante *Norfolk*, e non era affatto vero.

Immaginari molti successi, annunciati durante la guerra in Mediterraneo e «confermati» dall'Ammiragliato di Londra, da parte di aerei e sommergibili inglesi. Anche gli americani ebbero il loro affondamento «fasullo».

Accadde subito dopo l'attacco giapponese a Pearl Harbor, chiaramente per motivi propagandistici, per «rincuorare» la scossa opinione pubblica statunitense.

Il 12 dicembre 1941, infatti venne annunciato che il capitano Colin P. Kelly Jr. — comandante di un B.17 — si era «lanciato» contro la corazzata giapponese *Haruna*, colpendola gravemente e anzi affondandola, dopo successive «verifiche». Anche in questo caso, non era vero niente. L'*Haruna* si trovava... 1.500 miglia distante dalle acque della presunta azione. Eppure, il Congresso decretò la «Medal of Honor» alla memoria del capitano Colin P. Kelly Jr., insignito anche della «Distinguished Service Cross». Come si vede, nessuno dei belligeranti fu esente da esagerazioni, valutazioni errate, risultati «gonfiati», e non risulta che inglesi, tedeschi e americani ne abbiano fatto una tragedia. Da noi, invece, con la consueta inclinazione alla autoflagellazione nazionale, il caso del *Barbarigo* e del suo comandante, Enzo Grossi, ha alimentato, per anni, una polemica astiosa, cattiva, di parte. Poi, si sa, il trascorrere del tempo smussa gli angoli vivi, attenua le passioni consetendo un giudizio sereno sui presunti «affondamenti» in Sud Atlantico, annunciati nella primavera avanzata e nell'autunno del 1942.

Uno fra i più noti e capaci sommergibilisti italiani: il capitano di corvetta Carlo Fecia di Cossato.

«Betasom», base di Bordeaux: un picchetto del «San Marco» rende onori al «Da Vinci» che rientra dalla sua prima missione atlantica.

QUEL TRICOLORE MAI AMMAINATO IN AFRICA ORIENTALE

L'ascaro fedelissimo

Se è storicamente vero che la guerra in Africa Orientale si è conclusa con la nostra resa, imposta dalle soverchianti forze britanniche, il 27 novembre 1941, non è altrettanto vero, invece, che con quel mesto atto finale fu ammainato in Etiopia l'ultimo tricolore d'Italia.

Per merito di un graduato indigeno del Terzo Carabinieri, Alì Gabré, la nostra bandiera, alla testa di una centuria di ascari a cavallo, continuò infatti ad apparire sugli altipiani abissini sino agli inizi del 1946, quando gli inglesi, pur di chiudere una partita che non erano riusciti a risolvere con le armi, accettarono di non infliggere a quell'incredibile reparto la capitolazione ma di ereditarne «il passaggio dei poteri», con l'onore delle armi.

Tutto cominciò quando Alì Gabré, soprannominato Alì Muntaz per il suo grande (Muntaz, cioè Appuntato), aveva ricevuto l'incarico di restare con altri otto ascari a presidiare il forte di Agordat, mentre il grosso delle nostre truppe superstiti si era attestato lungo l'ultima estrema linea di difesa che passava per Cheren, dove poi giunse l'ordine di resa. Gli inglesi, impegnati nello sforzo finale, avevano preferito non perdere tempo con quel fortino, ancora pericolosamente efficiente. Aggirata l'ostinata guarnigione e proseguita l'avanzata, si erano ripromessi di tornare in un secondo momento, sicuri che nel frattempo la faccenda si sarebbe risolta da sola, con il ritorno ai rispettivi villaggi dei combattenti — tutti indigeni — che non avevano più contro chi guerreggiare. Accadde invece che i nove difensori diventarono, in pochi giorni, un centinaio, perché altri ascari di altre guarnigioni travolte dall'avanzata britannica, visto che lassù sventolava ancora un tricolore, erano saliti al forte, per condividere la sorte di quegli animosi. La bandiera in cima al torrione — pensavano — smentiva gli inglesi; non era dunque vero che la guerra fosse finita. Tanto più che ad Alì Muntaz nessuno aveva dato l'ordine di arrendersi.

Quando gli inglesi tornarono, ebbero pertanto una spiacevole sorpresa. Non solo Alì Muntaz comandava ancora una guarnigione in piena efficienza (era riuscito a dotare di cavallo ciascuno dei suoi uomini), ma «governava» di fatto sul territorio circostante, amministrando giustizia, assegnando i pascoli, controllando i mercati. Così prevedeva il manuale del Terzo Carabinieri Eritrei, e lui si era regolato in conseguenza, quale più elevato in grado. L'ufficiale britannico salito al forte per parlamentare, ridiscese furibondo: nemmeno la minaccia di impiccarli tutti aveva indotto gli uomini di Alì Muntaz ad accettare la resa. Mille uomini furono allora predisposti intorno alla collina, in vista di un attacco finale decisivo; ma gli assediati giocarono di anticipo e piombarono dall'alto, con urla terrificanti, in sella ai cavalli lanciati al galoppo — vessilli al vento — riuscendo a rompere l'accerchiamento e a dileguarsi nel fitto della boscaglia.

Fu l'inizio di una romanzesca avventura alla macchia, che vide lo squadrone del fortino di Agordat scorrazzare per cinque anni in un vasto territorio ai confini con il Sudan, senza che gli inglesi riuscissero né a catturarlo né a stemperare gli entusiasmi che le sue apparizioni suscitavano, specialmente fra i 36.000 ascari eritrei, nel frattempo tornati a casa. Accadde anzi che una volta fu Alì Muntaz a catturare una compagnia di fucilieri, dopo due ore di combattimento. All'ufficiale che la comandava, l'esterrefatto maggiore Last, fu lui a porre condizioni: «Consegnatemi la bandiera e andatevene; prigionieri non né voglio». Il ricordo delle imprese di cui la centuria del fortino di Agordat fu protagonista per cinque anni, è ancora molto vivo in Eritrea, anche perché l'autorità e il prestigio che Alì Muntaz si era conquistato, non poterono essere ignorati dalla Commissione quadripartita, incaricata di sondare l'orientamento delle popolazioni eritree per decidere il futuro della ex colonia italiana. La Commissione decise infatti di ascoltare anche lui. Gli fecero recapitare un salvacondotto e Alì Muntaz si presentò a quei solenni signori con molto sussiego e poche parole: sino al ritorno degli italiani, non avendo mai ricevuto l'ordine di arrendersi, si considerava in dovere, come gli imponeva il regolamento, di assicurare «il servizio» ovunque necessario. E tornò ai suoi cavalieri.

Alla fine, pur di chiudere la vicenda, gli inglesi preferirono cedere, e nel gennaio del 1946, alla periferia di Cassala, stipularono un accordo conclusivo. Alì Muntaz fu estremamente meticoloso, sino alla pignoleria, nel pretendere la dettagliata descrizione del «passaggio dei poteri», perché in nulla somigliasse a un atto di resa. Seguì una solenne cerimonia, che sembrò rinnovare i fasti delle epoche coloniali ottocentesche. Gli inglesi resero gli onori delle armi a cento elegantissimi cavalieri, che passavano fieramente in parata con in testa il tricolore d'Italia e il gagliardetto del Terzo Carabinieri Eritrei. Ma ci fu di più. Alì Muntaz fece issare il tricolore su un pennone, per compiere il rito finale dell'ammainabandiera, con tanto di trombettiere. Cavallerescamente, il reparto inglese presentò le armi anche a quell'ultima bandiera italiana, proprio l'ultima a scendere per sempre, lentissimamente, dal cielo dell'Eritrea. Ma non dal cuore e dalla memoria di molti eritrei.

Franz Maria D'Asaro

UN DRAMMA UMANO DIETRO ALLA MANCATA CONQUISTA DELL'ISOLA

L'irredento di Malta

L'Asse sembrava decisa a sbarcare nella piazzaforte al centro del Mediterraneo. I piani dell'operazione che non venne mai attuata. La situazione nella base britannica stremata dai bombardamenti e dalla fame

Carmelo Borg Pisani, 23 anni, di origine maltese accettò volontariamente di penetrare nell'isola per fornire informazioni. Catturato fu riconosciuto da un medico. Salì il patibolo con grande dignità

Il 29 e 30 aprile 1942, in uno dei consueti incontri tra Hitler e Mussolini, l'occupazione di Malta figurò al primo posto. Troppo pesanti erano state le perdite subite dei convogli, nell'autunno precedente, a opera dei mezzi navali e aerei inglesi di base nell'isola, per poter procrastinare ulteriormente la soluzione di un problema che si trascinava da due anni.

A conclusione dell'incontro di Klessheim, il Capo di Stato Maggiore Generale, Ugo Cavallero, annotava: «*Il Fuherer vede l'operazione basata sull'impiego di truppe sbarcate da alianti, le quali preparano lo sbarco dei paracadutisti, lanciando questi ultimi dove la difesa antiparacadutisti appare meno forte. Occorre fare attenzione in Libia a fine maggio e su Malta a metà giugno. A titolo di curiosità sottopongo al Fuherer il piano di Napoleone del 1798 per la conquista dell'isola*».

Le operazioni studiate dall'Asse, per ottenere risultati conclusivi, erano due: «Herkules», messa a punto dai tedeschi, ed Esigenza C3 dagli italiani. Vi era un'altra operazione, opportunamente denominata «Aida», correlata con le prime due, che prevedeva un'offensiva in Libia per battere le unità corazzate dell'Ottava Armata inglese, espugnare Tobruk e spingersi fino alla frontiera con l'Egitto, dove le divisioni dell'Armata italo-tedesca si sarebbero fermate. I gruppi e gli stormi aerei italiani e tedeschi, sarebbero stati, a questo punto, ritirati, per essere rischierati in Sicilia, e fornire il necessario «ombrello» all'operazione contro Malta.

Nella primavera del 1942, le difese di Malta erano state «ammorbidite» dal Secondo Corpo Aereo Tedesco, con violente e prolungate incursioni. Il comando del Secondo Cat aveva così riassunto la situazione, alla vigilia del convegno di Klesshein: «*Nel periodo dal 20 marzo al 28 aprile, Malta è stata completamente neutralizzata come base aeronavale del nemico. Complessivamente, le missioni sono state di 5.807 bombardieri, 5.667 caccia e 345 ricognitori e sono stati sganciati 6.557.231 chili di bombe...*». Quasi la stessa quantità piovuta su tutta l'Inghilterra nell'estate del 1940!

Già allora, tuttavia, nei piani concernenti Malta, era ravvisabile un'insanabile contraddizione tra il «grande assalto aereo», sferrato nel marzo-aprile, e l'aviosbarco e lo sbarco dal mare, programmato in giugno (e anche più tardi). Non per niente Kesselring e il generale Student — specialista delle truppe aviotrasportate — avevano prospettato l'attacco sotto forma di colpo di mano, da eseguire con le sole truppe pronte.

E' un fatto che le difese maltesi apparivano seriamente indebolite. Nel solo mese di marzo, le ore d'allarme, nell'isola, erano state 350 (alla fine della guerra, quando si tracciò un bilancio completo, risultò che Malta aveva subito 3.343 incursioni su 1.154 giorni di ostilità, con 1.506 morti).

A parte le distruzioni delle installazioni militari e civili, era la situazione elementare a destare le più vive preoccupazioni, a causa del rallentato afflusso di rifornimenti. Il pane, che nel 1940-'41, era stato confezionato col 70 per cento di farina di grano e il 30 per cento di farina di patata, venne successivamente abburattato con un'elevata percentuale di farina miscelata (*wheat*, in inglese), a scapito della farina di grano. Essendo poi rimasta invariata la percentuale di patate (*potatos*, in inglese), sortì da questo pasticcio e dalla fusione delle parole il neologismo *wheatato*, da pronunciarsi press'a poco «vietato». Ai primi di maggio del 1942, la riserva di grano era di sole 300 tonnellate, ammassate in una proprietà privata, assolutamente insufficienti per nutrire la popolazione civile e gli uomini di presidio. Piccoli quantitativi di alimentari, medicinali e altri rifornimenti, furono trasportati nell'isola da sommergibili e dal velocissimo (40 nodi) incrociatore-posamine *Welshman*, con *raids* fortunosi da Gibilterra. Scarseggiava la benzina avio e scarseggiavano paurosamente gli stessi aerei.

Malta, insignita dalla *George Cross* per la sua resistenza, appariva, agli occhi del mondo democratico, come isola-martire. Gli Stati Uniti, piansero per Malta prima ancora che per Pearl Harbor; per il sacrificio di Malta, il Vicino e Medio Oriente si eccitarono contro l'Asse e la fedeltà dei maltesi alla causa inglese fu di esempio per tutto l'impero britannico.

Il Gabinetto di Guerra, a Londra, in considerazione della gravità della situazione, chiese e ottenne l'aiuto degli Stati Uniti. Nonostante la tesissima situazione esistente nel Pacifico (si era alla vigilia della battaglia del Mar dei Coralli), la *US Navy* accettò di inviare a Gibilterra la portaerei *Wasp*, per una serie di lanci di caccia «Spitfire», urgentemente richiesti a Malta. La prima operazione di involo (47 «Spitfire»), si risolse in un disastro. I reparti di «ascolto» del Secondo Cat furono infatti in grado di calcolare, con precisione, il momento in cui i caccia atterravano a Malta. Venti minuti dopo l'arrivo dei rinforzi aerei, gli Ju-87 e Ju-88 tedeschi si avventarono sui campi di Hal Far e Ta Kali, dove gli «Spitfire», appena arrivati, si trovavano ancora allo scoperto. Dei 47 caccia, soltanto 27 scamparono alla distruzione e anche questi furono abbattuti, nei giorni successivi, in duelli aerei coi Messerschmitt del cinquantatreesimo stormo caccia.

Continuavano intanto i preparativi italiani e tedeschi per l'assalto all'isola, dal cielo e dal mare. L'intera operazione doveva svolgersi con un massiccio impiego di unità.

In un determinato pomeriggio, su Malta sarebbero discesi i paracadutisti della divisione «Folgore» e quelli di una divisione tedesca, comandata dal generale Ramcke. Subito dopo, al tramonto, sarebbe giunta la divisione aviotrasportata «La Spezia», imbarcata su alianti, aerei da trasporto e bombardieri. La sua discesa avrebbe appoggiato le due divisioni paracadutiste, già in azione, e consentito la presa di alcuni punti importanti, atti a facilitare le azioni successive.

Immediatamente dopo, a notte fatta, sarebbe giunta la Forza Navale Speciale (ammiraglio Tur), articolata sul reggimento «San Marco», battaglioni scelti di Camicie Nere e, inoltre, guastatori, nuotatori-paracadutisti, rocciatori, lanciafiamme, i quali avrebbero occupato punti predisposti, con caposaldi idonei a favorire gli sbarchi. Nel cuore della notte, sarebbero arrivate le divisioni «Friuli» e «Superga», imbarcate su mezzi speciali: esse sarebbero sbarcate nei luoghi già tenuti o controllati dagli aviosbarchi precedenti e dalla Forza Navale Speciale e avrebbero fornito le forze necessarie a consolidare i successi locali, spingendo le operazioni fino all'investimento delle opere fortificate.

Il giorno dopo, a Malta sarebbero giunte anche le divisioni «Assietta» e «Livorno», imbarcate su piroscafi, e, per la bisogna, era disponibile ancora una divisione, la «Napoli». In conclusione, uno spiegamento di forze imponente. Tuttavia la flotta italiana sarebbe stata in mare, a levante e a ponente dell'arcipelago maltese e, in Sicilia, tutti i reparti aerei italiani e tedeschi sarebbero stati impiegati. Il generale Giuseppe Mancinelli, all'epoca ufficiale di collegamento con l'Armata d'Africa (nel dopoguerra Capo di Stato Maggiore dell'Esercito), scrive che «*proprio nell'entità delle forze poteva annidarsi un pericolo di densità eccessiva, che è quanto dire di eccessiva vulnerabilità*», considerando che i 250 chilometri quadrati dell'isola erano un «fazzoletto», per gli effettivi di otto divisioni.

Essenziale era la raccolta di informazioni sulle difese dell'isola, in quanto i nostri «servizi» non avevano un solo agente a Malta, anche perché gli inglesi avevano tempestivamente allontanato tutti gli elementi filo-italiani, confinandoli nel Kenia. Pertanto, venne messa a programma, dalla Decima Flottiglia MAS, una missione di «ricognizione». Da due «barchini», furono messi a terra, a Marsa Scala e a Ras id Dawara, gli operatori Giuseppe Guglielmo e Caio Borghi.

Quest'ultimo, era un nome di copertura, per celare la vera identità di Carmelo Borg Pisani, 23 anni, «irredento» maltese, appartenente alla Milmart (Milizia Artiglieria Marittima), offertosi volontario nei mezzi d'assalto della Marina per un'operazione di «infiltrazione», che prevedeva anche la trasmissione di informazioni, a mezzo di un apparato ricetrasmittente.

Guglielmo, dopo essere stato sbarcato con Borg Pisani nella notte tra il 17 e il 18 maggio, venne subito preso prigioniero. L'altro operatore, vagò per tre giorni e tre notti nell'interno dell'isola e, alla fine, venne raccolto, quasi esanime, da alcuni poliziotti. Era iniziato il primo atto di un'autentica, quanto ignorata, tragedia (tuttavia rievocata con garbo, molti anni fa, proprio dagli inglesi, nel film *Una storia di guerra*, interpretato anche da Alec Guinnes). Borg Pisani fu portato all'ospedale di Intarfa, vicino a Notabile.

Si pensava che egli fosse un naufrago, o un pilota salvatosi col paracadute e, per circa una settimana, fu curato come prigioniero di guerra. Ma un medico maltese lo riconobbe (lo conosceva dall'infanzia) e lo denunciò alle autorità militari, per quanto pregato di tacere, facendo appello alla vecchia amicizia. Dall'ospedale, Borg Pisani fu trasportato in una casa di San Giuliano, dove restò sei mesi, continuamente sottoposto a stringenti interrogatori. Fu giudicato da un tribunale militare di tre membri, il 25 novembre 1942 (dopo la sconfitta dell'Asse a El Alamein e dopo gli sbarchi alleati nel Nord Africa francese, quando la minaccia di un'invasione di Malta era tramontata da un pezzo).

Il processo si svolse a porte chiuse: la sentenza però fu letta in pubblico, alla presenza di una decina di persone. Il verdetto fu: morte per impiccagione. Borg Pisani aveva sempre protestato i suoi sentimenti di italianità; ma, per la giustizia maltese, egli era un traditore.

Il giovane accolse la sentenza nella posizione di attenti e il suo volto non tradì alcuna emozione. Dall'aula, fu direttamente portato nella cella dei condannati a morte delle carceri di Casalpaola, dette prigioni di Corradino. Chiese e ottenne l'assistenza di un frate, che per due giorni lo guidò negli esercizi spirituali.

Una delle più antiche istituzioni cattoliche di Malta (1578) è l'Arciconfraternita del Santissimo Rosario e della Misericordia, che per secoli aveva dato assistenza spirituale ai condannati alla pena capitale. Non vi era stato impiccato a Malta che prima non fosse passato per le cure degli arciconfratelli i quali, alla vigilia di ogni esecuzione, andavano questuando per l'isola, col saio e col volto nascosto da un bianco cappuccio. La questua si fece anche per Borg Pisani e fruttò la somma notevole, fuori del comune.

Gli arciconfratelli si occuparono poi dei particolari «tecnici» dell'esecuzione. Per dovere di ufficio, il giorno precedente a quello dell'esecuzione, l'arciconfratello dottor Rosario Frendo Randon, nella sua qualità di commissario per i giustiziati, si recò nelle prigioni di Corradino a disporre certe cose, a controllare anche il perfetto funzionamento degli strumenti di morte.

Per quanto Frendo Randon tentasse di passare inosservato, Borg Pisani lo vide, lo riconobbe e il giorno dopo gli fece pervenire un'immagine benedetta di Sant'Antonio di Padova. Il «santino» era firmato dal condannato a morte e portava la data del 27 novembre 1942: era contenuto in una busta intestata *On His Maiesty's Service;* però l'intestazione era stata cancellata dal condannato, con un tratto di penna. Alle ore 7 circa del 28 novembre 1942, Borg Pisani fu accompagnato dalla cella alla cappella della prigione dove dopo aver ricevuto i conforti religiosi da padre Serafino Zarb, si professò arciconfratello, secondo la tradizione, leggendo ad alta voce la formula di rito: «Santissima Madre di Dio e sempre Vergine Maria, io Carmelo Borg Pisani Vi eleggo ecc».

Dalla cappella, Borg Pisani si avviò alla camera dell'antica ghigliottina, di là dal cortile, seguito da venti arciconfratelli, a volto coperto, in saio bianco e cappello rigido (un cappello bianco a foggia di bombetta, però con le ali un po' arricciate), dal commissario di polizia, Giuseppe Axisa, dal direttore delle prigioni, Giuseppe Agius, dal primo medico del Governo, professor Alberto Bernald, cavaliere della Corona d'Italia, e da due cappuccini: padre Apollinare e padre Felice. Gli arciconfratelli pregavano a bocca chiusa e solo il condannato pregava ad alta voce, scandendo le parole e camminando a passi lenti. Teneva le braccia incrociate sul petto e gli occhi rivolti al cielo. Non fu mai sorretto o aiutato da nessuno.

Continuò a pregare, mentre il boia, Luigi Catajar, dell'isola di Gozo, lo bendava, gli legava i polsi con un laccio e con un altro laccio gli stringeva i gomiti ai fianchi. Salì solo i gradini del palco di legno e, quando il boia tentò di metterlo giusto sotto il cappio, Borg Pisani alzò la testa per vederci, nonostante la benda; e con estrema cura e precisione assestò i piedi al centro del trabocchetto, sulla perpendicolare del cappio. Recitò l'atto di contrizione, mentre il boia gli stringeva le gambe sopra i ginocchi e gli legava i garretti.

Infine, gli fu messo il cappio intorno al collo e, a un cenno del signor Giuseppe Agius, il bioa fece scattare la leva che aprì di scatto il trabocchetto. Carmelo Borg Pisani precipitò all'interno del palco per la lunghezza di due metri di corda e morì istantaneamente. Il suo corpo fu composto nella bara da alcuni arciconfratelli e dal dottor Antonio Cremona. Uscendo dalla cella occupata dal condannato prima dell'esecuzione, qualcuno scoprì, sul cornicione esterno della porta, questa frase frettolosamente scritta a carbone, in italiano: «I servi e i vili non sono graditi a Dio».

Il 4 maggio 1943, con Sovrano *Motuproprio* di Vittorio Emanuele II, a Carmelo Borg Pisani fu concessa la medaglia d'oro al valor militare alla memoria. Nella motivazione, si leggeva una pietosa bugia, perché il giovane non era caduto «davanti al plotone d'esecuzione».

Carmelo Borg Pisani, medaglia d'oro della Marina, è tuttora sepolto nel cimitero delle prigioni di Corradino: la sua tomba si trova fra quelle di altri sedici condannati a morte, quattordici dei quali lo avevano preceduto e due lo seguirono, «per reati comuni». Lì era e lì è rimasto. I parenti non hanno mai ritirato l'alta decorazione dell'infelice congiunto.

La fine di Borg Pisani ricorda quella di Nazario Sauro, con un'agghiacciante analogia di particolari che la storia (quando si farà, veramente) non mancherà di sottolineare: irredento martire di una guerra vinta l'uno, irredento martire di una guerra perduta l'altro.

Un bimotore tedesco in volo sopra Malta, l'isola martire del Mediterraneo.

Carmelo Borg Pisani

LA STATISTICA SMENTISCE UNA CONSOLIDATA OPINIONE

Convogli per la Libia

Conti alla mano non fu la spina nel fianco di Malta a farci perdere la guerra in Africa ma la carenza di mezzi per alimentare l'armata

Si ritiene dai più che il possesso di Malta, da parte britannica, sia stata la causa fondamentale della sconfitta italo-tedesca in Africa settentrionale, per la minaccia e le offese che dall'isola venivano ai rifornimenti verso la Libia.

Senza dubbio, la conquista di Malta avrebbe facilitato l'alimentazione delle forze in Libia e la guerra nostra nel Mediterraneo in generale. Ma non fu mai una cosa facile. Avremmo potuto pensarci alla fine del 1938, quando la Regia Marina precisò, in uno studio, che la conquista dell'isola era condizione preliminare per garantire i trasporti verso la Libia. A quel tempo, e fino al 1940, Malta era poco difesa e una parte dell'Ammiragliato era favorevole ad abbandonare l'isola, in caso di guerra con l'Italia. Ma l'inferiorità nostra di fronte alle forze navali riunite anglo-francesi e altri fattori d'ordine generale indussero ad accantonare l'iniziativa, salvo sotto forma di colpo di mano, studiato a più riprese e mai preparato anche perché, nel frattempo, la guarnigione dell'isola era stata rinforzata.

A dicembre del 1941, lo sbarco a Malta fu impostato seriamente e l'operazione fu programmata per l'estate del 1942. Ma ad aprile le forze britanniche in Egitto erano tanto forti da poter prendere l'offensiva. Bisognava prevenirle, altrimenti ci avrebbero attaccato mentre eravamo impegnati nello sbarco a Malta. Allora l'aviazione tedesca si sarebbe dovuta portare in Sicilia e avremmo corso il rischio di perdere la Libia, senza poter conquistare Malta. La controffensiva italo-tedesca prese più tempo del previsto, con risultati tali da far sperare nella conquista dell'Egitto e nel proseguimento delle operazioni in Medio Oriente. Hitler e i tedeschi decisero di rinviare la conquista di Malta a tempo indeterminato e il Comando Supremo italiano finì con l'accondiscendere, anche perché l'operazione non era possibile senza l'aiuto aereo tedesco. Comunque era tardi perché la superiorità materiale anglo-americana diventava schiacciante: già a fine luglio, gli inglesi avevano a El Alamein più aerei, carri armati e artiglierie degli italo-tedeschi, con la linea a soli cento chilometri dalle basi logistiche in Egitto. Lo sbarco anglo-americano nel Nord Africa francese e l'intervento aeronavale americano nel Mediterraneo posero fine a ogni speranza di vittoria dell'Asse in questo scacchiere.

In realtà, Malta non era la spina nel fianco come si credeva. Dal 10 giugno 1940 al 31 dicembre 1942, perdemmo in mare soltanto il 16 per cento dei materiali spediti in Libia e ne spedimmo sempre meno della capacità di trasporto e di scarico nei porti libici: 305.000 tonnellate nel 1940, un milione nel 1941, novecentomila nel 1942. Delle 154 navi mercantili affondate sulle rotte libiche, 68 lo furono ad opera di sommergibili e soltanto 55 ad opera di aerei presumibilmente di base a Malta. Ma, contro questa offesa, bastava mantenere Malta sotto pressione delle forze aeree italo-tedesche della Sicilia. Infatti, nel primo semestre del 1942, quando la pressione fu consistente e continua, gli aerei inglesi affondarono soltanto sette mercantili, contro i 17 del secondo semestre del 1941 e i 26 del secondo semestre del 1942, periodi in cui la pressione diminuì, fino a ridursi a zero.

In realtà, la battaglia dei convogli fu vinta dalla Regia Marina, se si pensa che il traffico anglo-americano verso i porti artici sovietici subì, ad opera dei tedeschi, il 22 per cento di perdite.

Molto probabilmente, l'equazione logistica in Africa settentrionale era insolubile. Per fronteggiare vittoriosamente la potenza britannica in Egitto, era necessaria un'armata altamente selezionata, per diminuire le razioni, e completamente motocorazzata, quindi in gran parte tedesca, di almeno centomila uomini, il cui fabbisogno in linea era di centomila tonnellate mensili. Il solo consumo di carburante per i trasporti dai porti di sbarco al fronte, era pari al 30 per cento del carico (un autocarro con portata di cinque tonnellate doveva percorrere, tra andata e ritorno, 3.000 chilometri, consumando un litro di carburante ogni due chilometri), cui si aggiungeva un altro 20 per cento di perdite per offese aeree, mine e altre cause (a parte che non tutti i tipi di materiale avevano un ingombro pari alla portata dell'autocarro).

Aggiungendo il 16 per cento di perdite in mare, bisognava spedire due milioni di tonnellate all'anno, per le quali non avevamo il naviglio mercantile sufficiente, le navi di scorta necessarie, la nafta per far navigare tante navi, né la capacità di scarico dei porti libici. Forse soltanto la Germania avrebbe potuto risolvere il problema, spostando il centro di gravità della sua guerra dalla Russia al Mediterraneo, dopodiché avrebbe conquistato l'Africa e perduto l'Europa.

d. f.

RIPRODUZIONE DEL MANIFESTO STOCK DI M. DUDOVICH (1904)